Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr.

NR. 16 WARSZAWA, DN. 15 SIERPNIA 1929 R. ROK III.

# RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

WARSZAWA

Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

Redakcja i Administracja: ul. Koszykowa 46. Tel. 303-93. Otwarta od g. 9 — 7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

# Rola naszego Związku w akcji strajkowej.

*Ostatni strajk dorożek samochodowych w Warszawie w całej pełni ujawnił siłę naszego Związku. Siła jego leży, przedewszystkiem, w jego apolityczności, w jego tylko charakterze zawodowym.*

*Bo czyż mogłyby coś zdziałać trzy skłócone ze sobą związki szoferów gdyby nie nasz Związek, który wszystkich zebrał i poprowadził do walki, usunąwszy wzajemne szoferów pretensje i żale na plan dalszy...*

*Związek nasz podczas strajku był czynny dzień i noc. Koledzy nasi: prezes Szczepkowski, wiceprezes Weykum, sekretarz generalny Marasek, Nowicki, Wągrocki i Bombała, oraz Gutman, członek Związku — trwali na stanowiskach po kilkanaście godzin na dobę.*

*Nie jest to przechwałka, lecz stwierdzenie prawdy, że gdyby nie nasz Związek — kto wie, jakiemi drogawi potoczyłaby się akcja strajkowa,*

*Dziś, kiedy już jest po wszystkiem, warto zdać sobie sprawę z całego przebiegu akcji. Związek wytrzymał ogniową próbę. Wyszedł z niej zwycięsko.*

*Tym, którzy ofiarnie oddali swą pracę i czas dla służby ogółu — cześć!*

* * *

*Zarząd Zw. Właś. Dorożek Sam. w Warszawie dziękuje wszystkim organizacjom dorożek samochodowych na prowincji — za chęci przystąpienia do strajku i poparcia w ten sposób Warszawy.*

*Chęci te przekonały nas, że działamy w słusznej sprawie i że z nami jednoczą się koledzy całej Polski.*

---

# Solidarność zwyciężyła!

## Imponujący przebieg strajku

## dorożek samochodowych w Warszawie.

### O co poszło?

Dowolność w szafowaniu mandatami karnemi na terenie Warszawy, dowolność, która czasami przybierała charakter złośliwości, uprawianej przez policję w stosunku do dorożek samochodowych oddawna była znana i przez nas piętnowana. Coś bardziej złośliwego trudno byłoby wymyśleć... A jednak wymyślono.

W dn. 3 sierpnia r. b., t. j. w sobotę naczelnik wydziału ruchu kołowego przy województwie grodzkiem w Warszawie p. E. Olechnowicz, niby przełożony wezwał do siebie radnego E. Zawadzkiego ze Związku Automobilistów w Warszawie przy ul. Długiej 19, odczytał mu tabelę nowych kar i zapowiedział, że kary te będą już stosowane tegoż dnia od popołudnia.

P. E. Zawadzki uprzedził p. E. Olechnowicza, że tabela ta wywoła wielkie rozgoryczenie, które może wywołać niepożądane dla publiczności skutki, oraz prosił, o cofnięcie tego rozporządzenia. P. E. Olechnowicz odwówił i ponownie oświadczył, że od popołudnia tegoż dnia rozporządzenie to wprowadzi już w życie.

Tu należy się mała uwaga: p. E. Olechnowicz wie, że poza Związkiem Automobilistów z ul. Długiej *są i inne jeszcze organizacje* tego rodzaju, że więc i je należało o tem zawiadomić, a powtóre od kiedy to wydaje się rozporządzenia *z mocą obowiązującą w parę godzin*

*po ich wydaniu*, w dodatku na terenie tak rozproszonym, jak Warszawa i jak dorożki samochodowe. Trudno zrozumieć ten niepoważny pośpiech p. E. Olechnowicza i to niepoważne odczytywanie tabeli kar p. E. Zawadzkiemu, jakgdyby tylko on reprezentował ruch taksówek w Warszawie...

Jakoż tego samego dnia od g. 3 pp. p. Olechnowicz dotrzymywał swego przyrzeczenia. Masy policji obsadziły ulice tak, że co 50 m. spotykało się policjanta, i rozpoczęto dziką zabawę. Zdjąłeś czapkę, bo ci gorąco pot wyciskało z czoła — kara, cofnąłeś się tyłem wozu na miejsce postoju, zresztą w miejscu, gdzie przepisy tak nakazują robić np. Krakowskie-Przedmieście róg Miodowej — kara... Słowem jak obliczają wtajemniczeni w ciągu 5 godzin popołudnia sobotniego gorliwa policja wymierzyła *10.000 kar*, w ciągu 5 godzin, powtarzamy. Rekord nadużycia!

Zdarzały się przytem takie djalogi:

Podchodzi policjant do kierowcy i mówi: 2 zł...

— Za co? — pyta kierowca...

— 5 złotych... — rzecze policjant.

— Ale za co? — znowu pyta kierowca.

— 10 złotych... — pada z ust policjanta, jak z automatu.

W rezultacie zmaltretowany kierowca płaci 10 złotych i nie wie za co?

To też nic dziwnego, że w przystępie rozpaczy i świadomości, że dzieją się nadużycia, że wymiar kar za przewinienia kierowców dostał się w ręce niewłaściwe, że odbywa się on niesprawiedliwie, w poniedziałek zrana wybuchł strajk przez nikogo nieproklamowany, ot — wybuchł żywiołowo, jak żywiołową była rozpacz ludzi, zdanych na pastwę niesprawiedliwości władz administracyjnych.

## Pierwszy dzień strajku.

*W poniedziałek* dn. 5 b. m. poczynając od godz. 4 m. 30 zrana na miasto nie wyjechała ani jedna dorożka samochodowa, dosłownie ani jedna; tak powszechna i solidarna była gorycz krzywdzonych ludzi.

W obliczu takiej sytuacji organizacje zawodowe musiały zająć stanowisko.

W lokalu Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych przy ul. Koszykowej 46 zebrali się przedstawiciele następujących organizacyj: Zw. Właścicieli Dorożek Samochodowych, Związku Automobilistów, Związku Szoferów Mechaników i Centralnego Związku Szoferów. Wszystkie te organizacje, stwierdziwszy, że w akcji wybuchłej stoją na gruncie apolitycznym, postanowiły obrać za teren działania lokal Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych jak organizacji rzeczywiście apolitycznej. Jednocześnie,



zapoznawszy się z wynikłą sytuacją, podpisały one wspólną deklarację, w której stwierdzają, że usuwają ze swego działania jakiekolwiek momenty polityczne, a interesują ich tylko sprawy zawodowe. Aby zaś skoordynować akcję postanowiły utworzyć wspólny blok, na czoło którego powołały p. Nowickiego ze Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych.

W międzyczasie blok wystosował nastąpującą odezwę:

## Do Ogółu Szoferów Miasta Warszawy.

*W dniu dzisiejszym od rana wybuchł żywiołowy protest szoferów w Warszawie, powodem którego było zastosowanie represyj przez organy bezpieczeństwa publicznego.*

*Niżej podpisane Związki rozumiejąc ciężką Waszą sytuację, na konferencji wspólnej odbytej w dniu dzisiejszym w lokalu Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych w Warszawie przy ul. Koszykowej 46 wyłoniły Komisję w skład której weszły Prezydja wszystkich Związków niżej podpisanych, celem odbycia konferencji z p. Wojewodą Jaroszewiczem w sprawie słusznych postulatów przez Was w proteście wysuniętych.*

*Wzywamy Was do wytrwania.*

*Po odbytej konferencji w dniu 6 b. m. (wtorek) odpowiedź pana Wojewody podamy do wiadomości.*

**Centralny Zw. Zawodowy Szoferów w Polsce**

**Zw. Zawodowy Szoferów i Mechaników Automobilowych w Polsce.**

Związek Zawodowy Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej.
Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych Rzeczypospolitej Polskiej.
*Warszawa, dn. 5 sierpnia 1929 r. godz. 17.*

W takim stanie upłynął pierwszy dzień strajku.

## P. Wojewoda nie kwapi się z załatwieniem konfliktu.

W myśl uchwały „bloku" we wtorek dn.6 b m. delegacja jego udała się do województwa grodzkiego, aby tam wręczyć p. Wojewodzie rzeczowo opracowany memorjał, oświetlający przyczyny konfliktu i możliwości jego zażegnania. Ale p. Wojewoda chociaż był obecny, chociaż spacerował obok delegatów nie przyjął ich, a skierował do p. E. Olechnowicza, króry odwiedzony przez delegację, oświadczył... że jest niekompetentny w sprawie z którą delegacja się zjawia.

Wobec tego „blok" postanowił pójść do Ministra Spraw Wewnętrznych p. gen. Składkowskiego. Tak upłynął wtorek.

---

## DOBRZY I UCZCIWI KIEROWCY.

**Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.**

**Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.**

**Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.**

---

## Zdrada w solidarnych szeregach.

*W środę* zrana delegaci udali się do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, ale p. Minister Składkowski polecił im udać się ponownie do p. Wojewody grodzkiego, który miał otrzymać polecenie przyjęcia delegacji. Traf dziwny zarządził, że w tym dniu p. Wojewoda Jaroszewicz wybrał się akurat na urlop... W chwili tak ważnej dla Warszawy województwo grodzkie znalazło się bez swego pierwszego kierownika...

To też delegację przyjął zastępca Wojewody p. Ołpiński, który na przedstawiony mu stan rzeczy dał kilka zapewnień, zresztą, nic nie znaczących i nie gwarantujących, że nadużycia na tle wymiaru kar za przewinienia ruchu ulicznego będą poskromione radykalnie. Delegacja przyjęła do wiadomości pobożne życzenia p. Ołpińskiego, ale i to wszystko.

Natomiast Centralnemu Związkowi Szoferów, nielicznej grupce szoferów, będących pod wpływami „fraków" odpowiedź ta wystarczyła. Czy wystarczyło jednak protestującym okazało się zaraz tego dnia: oto na wiecu przy Al. Jerozolimskiej 6, gdy p. Zienc usiłował przekonać szoferów, że wszystko już zostało dobrze załatwione — zerwała się burza protestów, p. Zienca wygwizdano i w jego oczach podarto legitymacje Centralnego Związku Szoferów. Tak to wkradła się w szeregi strajkujących, zdrada, na szczęście, nieszkodliwa, bo popełniona przez „organizację" nie mającą żadnych wśród szoferów wpływów.

Nadchodził *czwartek, piątek i, wreszcie, sobota.*

## Olbrzymi wiec strajkujących.

W sobotę, o godzinie 4 pp. na dziedzińcu domu przy ul. Wareckiej 7 odbył się, naprawdę, imponujący wiec strajkujących. Przybyło około 4.000 osób. Przemawiali przedstawiciele wszystkich organizacyj, a więc pp.: K. Weykum, Zawadzki, Rongens, Müller i inni.

Wiec jednomyślnie postanowił wytrwać w walce i upoważnił „blok" do interwenjowania w Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej, Sprawiedliwości, Robót Publicznych i Przemysłu i Handlu.

Na wiecu zebrano 480 złotych dla najbardziej potrzebujących pieniędzy szoferów, których, na szczęście, było niewielu, oraz wyłoniono z p. K. Weykumem na czele specjalną komisję zapomogową, której zadaniem miało być przychodzenie z doraźną pomocą strajkującym.

Szczegółowe sprawozdanie komisja ta ogłosi w jednym z najbliższych numerów „Ruchu Samochodowego" i prześle je bratniej prasie samochodowej.

Niedziela upłynęła spokojnie, zbliżał się *poniedziałek drugi tydzień strajku.*

### W poniedziałek na drugi tydzień.

*W poniedziałek, dn. 12 d. m.*, w myśl uchwały wiecu sobotniego delegacja „bloku" udała się ponownie do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, lecz p. Minister Składkowski nie przyjął jej. Wobec tego delegacja udała się do tegoż Ministra, jako zastępującego Premjera. I tu p. Minister delegacji nie przyjął, oświadczając, iż bezpośrednim przełożonym Wojewody grodzkiego w Warszawie jest dyrektor Departamentu Administracyjnego M. S. W.

Wobec tego delegacja udała się do tegoż Departamentu, gdzie przyjął ją p. Czapiński. P. Czapiński, przyjąwszy memorjał, wręczony mu przez delegację, oświadczył, że sprawę zna jednostronnie, iż musi zapoznać się z nią i, w końcu, obiecał dać odpowiedź we wtorek, następnego dnia.

### Memorjał strajkujących złożony przez „blok" miarodajnym władzom.

Jedną z najbardziej uciążliwych i odpowiedzialnych prac fachowych jest praca zawodowych kierowców samochodowych.

Szofer zawodowy podczas wykonywania pracy musi mieć na uwadze nie tylko swoje niepewne istnienie — zdrowie i życie, lecz zarazem obowiązany on jest przestrzegać bezpieczeństwa publicznego — życia i mienia innych, pasażerów i przechodniów.

Szofer, zatem, z tytułu wykonywania pracy jest odpowiedzialny wobec swego pracodawcy za wykonanie swoich obowiązków, oraz wobec władz administracji ogólnej, ze względu na bezpieczeństwo publiczne, jak również ciąży nad niem odpowiedzialność prawna, sądowo-karna za wypadki samochodowe, oraz odpowiedzialność cywilna za szkody i straty wyrządzone osobom trzecim.

Z tych też względów od zawodowych kierowców wymagane są nieprzeciętnych zdolności fizycznych i należytej umiejętności prowadzenia samochodu z tem, aby wykonanie zawodu szoferskiego cechowała sumienność, a przedewszystkiem bystrość i przytomność umysłu, względnie szybka orjentacja tak w opanowaniu maszyny, jak i sytuacji, grożącej każdej chwili niebezpieczeństwem spowodowania katastrofy.

Zawód szofera — w całym tego znaczeniu słowa — jednakże nie jest ustabilizowany, gdyż prawo wykonywania zawodu szoferskiego może być cofnięte każdej chwili za wykroczenia, orzeczeniem władzy administracji ogólnej, bez wyroku sądowego, — o czem decyduje ostatecznie Ministerstwo Robót Publicznych.

Częstymi są zwłaszcza wypadki, że za jedne i te same wykroczenia popełnione przez szofera podczas pracy, bywają stosowane jednocześnie kary: sądowa-areszt, administracyjna-kara grzywny i równoczesne cofnięcie prawa jazdy, przedewszystkiem zaś za drobne przekroczenia przepisów kierowca podlega rygorom powszednim w formie kar doraźnych i grzywien.




**W innych dziedzinach pracy tak surowa odpowiedzialność nie istnieje, gdyż nawet w wypadku wydania przez Sąd wyroku, skazującego przestępce na karę więzienia, każdy pracownik — robotnik, czy rzemieślnik — po odbyciu tej kary, ma prawo powrócić do swego poprzedniego zajęcia zawodowego, o ile oczywiście, nie został pozbawiony tego prawa przez wyraźne zaznaczenie o tem w wyroku sądowym — co jednak ma zastosowanie w wypadkach tylko cięższych przestępstw.**

Zawód szofera przeto jest pod każdym względem upośledzony, gdyż los takiego pracownika, przy najmniejszym nieraz nieszczęśliwym wypadku podczas pracy, polega na wydaleniu go z tej pracy raz na zawsze, wskutek odebrania prawa jazdy, natomiast gdy powszechna Ustawa karna, za czyny przestępcze bardziej cięższe, przewiduje terminy pozbawienia wykonywania danego zawodu znacznie krótsze.

Na szczególną uwagę zasługuje karalność kierowców ze strony władz policyjno-administracyjnych, a mianowicie:

### Kary doraźne i kary-grzywny.

Rapresje policyjne w postaci nakładania kar doraźnych, stanowią niewątpliwie rygor skuteczny — pewien przymus — obywatelski do przestrzegania porządku publicznego, względnie przepisów administracyjnych, to jednakże, ze względu na zbyt szablonowe i pochopne wymierzania kar mandatowych, budzić musi pewne zastrzeżenie, a to wobec masowego stosowania kar doraźnych względem szoferów.

W razie wypadku spowodowanego przez kierowcę, ewentualnie przekroczenie jakiegokolwiek z przepisów o ruchu drogowym - winno być wzięte pod uwagę przysługujące mu prawo zawezwania świadków oraz zanotowanie ich nazwisk w protokule policyjnym.

Ponadto kary grzywny administracyjne, oparte na policyjnym protokule zaocznym - jednostronnym, a wymierzane nakazem karnym przez władze administracji ogólnej, bywają w większości wypadkach stosowane nie proporcjonalnie wysoko.

Na porządku dziennym powstają fakta, że za drobne przekroczenia przepisów o ruchu przez kierowców, policjant żąda zapłacenia kary doraźnej zł. 2., a w razie odmowy honorowania tego „mandatu", na podstawie policyjnego protokółu zaocznego, za to samo przekroczenie, Starostwo wymierza zaocznie karę-grzywny w kwocie zł. 20.-, jak to widać z załączonego dowodu.

## Przepisy o bezpieczeństwie ruchu.

Przepisy o bezpieczeństwie ruchu na drogach publicznych, wobec postępu komunikacji samochodowej, wymagają sprężystego dozoru policyjnego i dlatego też często bywają uzupełniane odnośnemi rozporządzeniami, względnie zarządzeniami Oddziału Drogowego Komisarjatu Rządu. Przeważnie też względem kierowców samochodowych są wydawane co raz to nowe zarządzenia, które w większości wypadkach nie są poprzedzane rozporządzeniem porządkowem, a co ważniejsze nie są podawane do publicznej wiadomości przez obwieszczenie.

O zarządzeniach tego rodzaju jest powiadomiona policja, z równoczesnym nakazem stosowania represji karnych, lecz natomiast ani kierowcom samochodowym, ani Związkom zawodowym, czy też prasie fachowej nie podano do wiadomości o tych zarządzeniach, jak np.:

1. zmiana i zniesienie stacji bez oznaczenia ilości maszyn mogących oczekiwać na danym postoju.

2. nie podano do publicznej wiadomości o zniesieniu stacji np. róg Pięknej, Mokotowskiej i Kruczej i t.d.

3. zakazanie cofania wozów na postoju do tyłu podówczas gdy istnieje kilkanście stacji o kolejności do tyłu np. ul. Młynarska róg Wolskiej, Krakowskie-Przedm róg Miodowej, pl. Bankowy i t. d.

4. brak ogłoszenia o ponownem egzaminowaniu wszystkich szoferów i t. p.

Stąd też, siłą faktu, powstają masowo przekroczenia przepisów przez kierowców wskutek ich nieświadomości, i równocześnie następuje masowo nakładanie kar poliyjno-administracyjnych.

W ostatnich zwłaszcza czasach represje policyjne, drogą nakładania kar doraźnych, które dochodzą do wysokości zł. 10.—, oraz administracyjnych do zł. 150.—stały się tak częstymi i masowemi, że akcja ściągania nadmiernie wysokich kar doraźnych i grzywien poczyna rujnować materjalnie i moralnie ciężko pracujących szoferów, budząc w śród nich rozgoryczenie i nieufność do władz, tudzież odstrasza ich od wykonywania tego niewdzięcznego i niepewnego zawodu co zresztą, wobec braku rąk pracy w tej dziedzinie, jest poważnym czynnikiem, hamującym rozwój przemysłu samochodowego.

Podając powyższe dane, niniejszem prosimy Pana Wojewodę o uwzględnienie następujących postulatów:

1. natychmiastowe zniesienie represji policyjnych względem szoferów w tej formie, aby mandaty nakładane nie przekraczały zasadniczej normy prawnej, oraz zawieszenie wszystkich protokułów sporządzonych w dniu 3 b. m. do rozpatrzenia przez odpowiednie organy wykonawcze.

2. powołanie specjalnej Komisji wyłonionej przez niżej podpisane Związki, łącznie z Władzami, w celu przeprowadzenia odpowiednich zmian i poprawek w dotychczasowych rozporządzeniach o ruchu drogowym na m. st. Warszawę, oraz ewentualnej dalszej współpracy wyżej wspomnianych organów.

## Zwycięstwo.

Kiedy we *wtorek* delegacja „bloku" zjawiła się u p. nacz. Czapińskiego, oświadczył on, że rozpatrzył szczegółowo przedstawiony mu memorjał i uznając cały szereg tez w nim zawartych za sprawiedliwe, polecił wydać szereg zarządzeń, zmieniających dotychczasowy stan rzeczy.

Wobec tego po południu „blok" zwołał wiec strajkujących, na którym z naszego ramienia przemawiali Szczepkowski i Weykum. Następnie „blok" przedstawił następującą uchwałę do przyjęcia:

## Uchwała likwidująca strajk.

**Po długotrwałym, a solidnym proteście kierowców samochodowych w Warszawie, Komitet zblokowanych Związków, a mianowicie:**

**Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P. Warszawa.**

**Związek Zawodowy Automobilistów R. P. Warszawa.**

**Związek Zawodowy szoferów i mechaników R. P. Warszawa w imieniu tychże**

uzyskał w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych uwzględnienia następujących postulatów.

1) Prawa jazdy odbierane będą tylko w Komisarjatach Policji Państwowej, a nie na ulicy przez posterunkowych.

2) Mandaty doraźne będą wymierzane tylko w ilości jednego mandatu do wysokości zł. 3. — (to jest przez wydanie jednej kartki, a nie kilku)

3) W sprawach administracyjno-karnych w Starostwach Grodzkich, mogą występować delegaci Związków w charakterze obrońcy sprawy szofera.

4) Policjant ma obowiązek ułatwić szoferowi zapodanie świadków do protokułu, przez wylegitymowanie wskazanych przez tegoż osób.

5) Wydane zostały pouczenia Policji Państwowej, aby kary stosowane były oględnie i sprawiedliwie.

Wiec kierowców, dnia 13 b. m., uznając uwzględnienie postulatów za częściowe załatwienie naszych żądań, wyraża podziękowanie Blokowi Związków za podjętą pracę i kierownictwo akcji protestacyjnej, uchwala przystąpienie do pracy z dniem dzisiejszym, z zastrzeżeniem jednak, że w razie nie wprowadzenia w życie wymienionych wyżej postulatów, solidarne przystąpienin do akcji protestacyjnej, jednocześnie więc powierza pieczy i wykonaniu blokowi Związków dalszych postulatów wymienionych w memorjale.

Tak więc strajk dzięki solidarności całej masy przetarł oczy „wodzirejom" ruchu ulicznego w Warszawie, że nie można lekkomyślnie szafować karami, że kierowcy warszawscy nie dybią na cnotę prawa, lecz by, z tego prawa nie czyniono płaszczyka dla uprawiania swawoli. Strajk wykazał siłę moralną całej „branży" naszej, dzięki której mogła ona przeprowadzić swoje, sprawiedliwe zresztą, postulaty.

* * *

Strajk miał jescze i tę dobrą stronę, że „blok" wyłoniony przeżeń utrzymał się nadal i nadal już „na drodze pokojowej" będzie prowadził walkę o urzeczywistnienie postulatów ruchu samochodowego w Warszawie.

Naszych „przyjaciół" o jednem możemy uprzedzić: że stoimy na stanowisku prawa. ale nie prawa, które jest w ten sposób pojęte, że dopuszcza do bezprawia, powiadamy: karzcie łajdaków, ale dajcie spokój ludziom niewinnym; dajcie nam możność udowodnienia, że jesteśmy niewinni, zresztą nieraz jeszcze o tem napiszemy.

Redaktor: **Karol Weykum**. Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych**.
Drukarnia W. Stanowski i S-ka, Żelazna 69 a. Telefon 404-04.